Atlantic Pilotage Authority
Administration de Pilotage de l'Atlantique

910 – 2000, RUE BARRINGTON
HALIFAX (N.-É.) B3J 3K1

Résumé du Plan directeur 2010-2014

Canada

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

Résumé

Contexte

Historiquement, les lignes de côtes et les eaux du Canada atlantique ont défini le caractère et le développement de la région. Comme par le passé, les pilotes continuent à jouer un rôle déterminant dans ce développement.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) fournit un service utile et nécessaire à la communauté marine du Canada atlantique. Les pilotes hautement qualifiés de l'APA jouent un rôle essentiel : ils contribuent à la protection de l'environnement et des gens à bord des navires, de même qu'à la conservation et à la promotion du bien-être économique des ports du Canada atlantique.

Bien que l'équipement électronique moderne et les aides à la navigation aient changé la manière de piloter les navires en mer, faire appel à un pilote ayant une connaissance approfondie des environs et de solides compétences en manœuvres des navires demeure toujours aussi essentiel si l'on veut que les navires pénètrent en toute sécurité dans les ports et qu'ils puissent accoster de manière efficace. Les navires sont devenus plus imposants et plus complexes tandis que leurs équipages ont été réduits. Devant la très forte concurrence qui s'observe aujourd'hui, il faut de plus en plus que les navires circulent dans des conditions météorologiques plus difficiles que par le passé. Un système de pilotage responsable et fiable joue un rôle important puisqu'il permet aux entreprises canadiennes de demeurer concurrentielles sur le marché mondial.

Une grande variété de navires, tous types et toutes dimensions confondus, font escale dans les ports de la région de l'Atlantique. Les excellents antécédents de sécurité de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) en disent long sur le professionnalisme et le dévouement des pilotes de l'APA. L'Administration continue à mettre l'accent sur la réponse aux besoins des clients dans chaque port, et ce à un coût raisonnable tout en restant autonome sur le plan financier.

Budget de fonctionnement

L'Administration sera en position de rentabilité en 2009, meme si les recettes n'atteindront pas le niveau prévu pour l'exercice. Ce déclin s'explique avant tout par le ralentissement inattendu des activités à la baie Placentia, la raffinerie de pétrole qui se trouve dans le port ayant complètement arrêté sa production pendant plus de deux mois. Une fermeture était prevue, mais il avait été question qu'elle soit relativement courte et qu'une certaine production soit maintenue pendant ce temps-là. L'état des résultats suivant indique les données réelles pour 2008, les prévisions pour 2009 et le budget 2010-2014.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

ÉTAT DES RÉSULTATS

	Chiffres réels 2008	Perspectives 2009	BUDGET 2010	PLAN 2011	2012	2013	2014
TOTAL DES RECETTES	17 956	19 445	20 942	21 687	22 340	23 026	23 742
TOTAL DES DÉPENSES	18 718	18 464	19 301	20 005	20 761	21 357	21 971
BÉNÉFFICE NET (PERTE NETTE)	(762)	$ 981	$ 1 641	$ 1 682	$ 1 579	$ 1 669	$ 1 771

En dépit des résultats décevants, l'Administration a mis en place pour 2009 une structure tarifaire améliorée qui a permis d'éviter que la situation financière ne détériore davantage. Les modifications tarifaires introduites en 2009 ont perms à l'Administration de passer au travers de la récession 2008-2009 dans une position financière nettement meilleure. L'instauration de frais minimaux dans les régions où cela n'existait et la majoration de ceux qui étaient déjà en place ailleurs ont joué un rôle déterminant dans les bons résultats affichés pour l'année.

Pour 2010, l'APA a examiné à nouveau la structure tarifaire afin d'éliminer les disparités et d'avoir une tarification équitable pour tous ses clients. Cet exercice vise avant tout à instaurer des frais par tonneau de jauge brute comme solution de rechange aux frais unitaires en place depuis longtemps. Force a été de constater ces dernières années qu'avec la construction de bateaux de nouvelle génération, certaines mesures traditionnelles ne donnaient plus une idée juste des recettes qu'ils sont en mesure de générer. C'est notamment le cas des navires de croisière; en règle générale, les vaisseaux de nouvelle génération, quoique plus gros que leurs précédesseurs, affichent une recette unitaire nettement moindre. En basant les frais variables sur une formule qui tient compte des frais unitaires ou des frais par tonneau de jauge brute, selon les plus élevés des deux, l'APA cherche à éliminer ces anomalies. Une autre initiative, qui sera instaurée en 2010, consiste à avoir des frais de carburant variables pour les ports où l'APA exploite ses propres bateaux-pilotes. Par suite des consultations menées auprès de clients, l'APA va introduire un prix variable basé sur le coût réel du carburant, au lieu d'estimer le coût du carburant dans les frais de base de ces ports. Dans certains ports, les tarifs seront majorés afin de réduire l'interfinancement des ports. Ces modifications tarifaires toucheront 10 des 17 ports assujettis au pilotage obligatoire en 2010. Elles se traduiront par une augmentation générale des recettes tirées du pilotage de 6,17 p. 100 en 2010 et un taux de rendement sur les recettes projeté de 6,23 p. 100 avant la prise en compte de la surcharge provisoire sur les bateaux-pilotes. En incluant cette dernière, le taux de rendement passe à 8 p. 100 des recettes. L'Administration a examiné les services dont les clients ont besoin dans chaque port d'importance afin de déterminer s'il est possible de réaliser des économies en réduisant le nombre ou la disponibilité des pilotes et des bateaux-pilotes. Les clients ont indiqué que le service est essentiel et demandé à ce que les effectifs soient maintenus pour éviter que la qualité du service ne s'en ressente. L'APA a tenu compte des besoins des clients pour déterminer les exigences tarifaires.

Durant l'année, l'APA a mené de nombreuses consultations auprès des intéressés et de l'industrie du transport maritime sur des questions liées aux finances et aux opérations. En ce qui concerne les augmentations tarifaires proposées, l'Administration a consulté les comités portuaires, les administrations portuaires et les intéressés des ports visés, la Fédération maritime

du Canada de même que l'Association des armateurs canadiens. Les clients représentés par la Fédération maritime (des entreprises canadiennes qui possèdent ou exploitent quelque 300 compagnies de navigation de par le monde ou agissent à titre d'agent de ces compagnies) comptent pour 75 à 80 p. 100 de notre activité de pilotage et de nos recettes.

L'Administration compte faire approuver le maintien de la marge de credit de 1 500 00 $ pour 2010

Budget d'immobilisations

Pour 2010, l'Administration a un budget d'immobilisations limité qui prévoit des dépenses totales de 275 000 $. La flotte de bateaux-pilotes et les infrastructures actuelles absorberont la plupart des dépenses en capital, et une somme moindre sera allouée aux systèmes informatiques et aux logiciels.

Trois des bateaux-pilotes de l'APA ont plus de 40 ans de service et trois autres en ont plus de 30. Deux des bateaux les plus âgés sont basés à Halifax et le troisième est utilisé à Saint John. Bien que les bateaux soient entretenus selon des normes élevées, ils arrivent à un point où il n'est plus possible de compter sur eux comme navires principaux dans un grand port. Le renouvellement graduel des navires plus âgés explique la mise sur pied, il y a quelques années, du programme de remplacement des bateaux-pilotes.

Le programme de remplacement des bateaux-pilotes a permis la construction de deux navires pour la région de la baie Placentia en 2007, résultat de nombreuses années de travaux préparatoires. Le programme a été poursuivi dans l'optique de fournir de nouveaux bateaux pour Saint John, N.-B., et Halifax, N.-É., d'ici 2012. Pour atteindre ce but, l'APA a terminé en 2009 la conception détaillée des nouveaux navires. Il s'agira de navires jumeaux, mais leur conception différera de celle des deux nouveaux bateaux construits en 2007 pour la région de baie Placentia, T.-N.-L. Les bateaux de la baie Placentia sont renforcés pour la glace et sont plus gros et plus lourds que ceux requis aux deux autres ports. Toutefois, les deux nouveaux navires seront tout aussi efficaces que ceux de la baie Placentia pour ce qui est de la manœuvrabilité et représenteront des plateformes modernes fiables pour les pilotes de Saint John et Halifax. Ils seront dotés de l'équipement électronique et des dispositifs de sécurité les plus modernes. Le fait de posséder des navires identiques présente de nombreux avantages, notamment des économies aux chapitres des plans de construction et de l'acquisition des pièces de rechange et des économies éventuelles liées au fait de commander en même temps les deux bateaux au chantier naval. Les nouveaux bateaux vont coûter environ 2 500 000 $ chacun et il faudra débourser 500 000 $ de plus pour la gestion du projet et l'équipement de rechange.

Le programme de remplacement des bateaux-pilotes a absorbé, ces derniers temps, l'essentiel des dépenses en capital. Ce programme ne fera pas l'objet de nouvelles dépenses en capital en 2010, mais la construction du premier des deux nouveaux bateaux devrait avoir lieu en 2011. Ces projets figurent dans nos prévisions 2011 et 2012. Voir l'Annexe B pour plus d'information sur les bateaux-pilotes.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

Nouvelles zones de pilotage obligatoire

L'APA a l'intention de créer une nouvelle zone de pilotage obligatoire pour les approches maritimes de la rivière Ste-Croix, N.B., conformément à un examen mené en 2006 selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP). Les démarches nécessaires pour modifier le règlement en vue de créer la nouvelle zone de pilotage obligatoire ont été initiées, mais un accord international sera nécessaire en raison du caractère international des eaux. Cette situation a été portée à l'attention de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada et au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) dans le but d'obtenir une assistance. Compte tenu du trafic maritime restreint dans cette zone, on ne s'attend pas à d'importantes répercussions pour l'Administration, tant sur le plan des opérations que sur celui des finances. L'Administration n'aura pas de pilotes salariés dans cette zone et n'y assurera pas de service de bateau-pilote. Compte tenu de l'incertitude quant au moment des modifications au règlement et de l'impact global minimal pour l'APA, nos prévisions n'ont pas tenu compte de cette zone.

L'Administration se propose d'effectuer en 2010 un examen MGRP général afin de determiner si les ports en activité dans la region de l'Atlantique qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire devraient le devenir. Le coût de cet examen a été inclus dans les projections.

Gouvernance

Il y a quelques années, l'APA a été la première administration de pilotage au Canada à procéder à des vérifications internes. En 2009, les vérificateurs internes ont présenté au Comité de vérification les conclusions d'un examen des contrôles internes. D'ici la fin de 2009, un autre projet de vérification interne sera adopté par le Comité de vérification et confié un organisme indépendant de l'extérieur.

Le Conseil d'administration et l'équipe de gestion de l'APA ont poursuivi le processus d'élaboration du plan d'orientation débuté en 2007. Ce processus, qui est examiné et mis à jour chaque année, permet de faire une planification à plus long terme. Les principes fondamentaux du plan d'orientation ont été intégrés au présent Plan directeur.

Le Conseil d'administration de l'APA continue à remplir son mandat qui consiste à voir à la bonne gouvernance de l'Administration. En 2009, le comité exécutif et les comités de vérification, des bateaux-pilotes, des finances, de l'administration et de la planification (FAP) ont joué un rôle déterminant dans la prise de décisions éclairées et l'adoption d'une orientation stratégique essentielle.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

Le Conseil d'administration a défini des orientations stratégiques dans les secteurs suivants :

- Gouvernement de l'Administration
- Qualité du service
- Protection de l'environnement
- Autonomie financière
- Technologie
- Ressources humaines
- Mise en œuvre des recommandations de l'OTC

C'est en portant une attention soutenue à ces éléments stratégiques que l'Administration peut soutenir et maintenir un service de pilotage essentiel dans la région de l'Atlantique.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

MANDAT, MISSION, VISION

MANDAT : Le mandat de l'Administration de pilotage de l'Atlantique est d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

MISSION : L'Administration remplira son mandat en fournissant les connaissances nécessaires et l'expérience appropriée, associées à la technologie appropriée pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle utilisera au mieux toutes ses ressources afin d'atteindre les objectifs fixés d'une manière sûre et responsable sur le plan de l'environnement.

VISION : Continuer d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront et ce dans l'intérêt des divers ports/districts et des localités environnantes.

PROFIL DE L'ADMINISTRATION

HISTORIQUE

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a été créée le 1er février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*.

L'Administration, qui est une société d'État selon la définition énoncée dans la *Loi sur la gestion des finances publiques*, figure à l'annexe III, partie I, de cette loi. L'Administration n'est pas un agent de la Couronne.

Le Conseil d'administration est composé d'un président à temps partiel et d'un maximum de six autres membres, tous nommés par le Gouverneur en conseil.

Le directeur général dirige et contrôle les affaires courantes de l'Administration. Le siège de l'Administration se trouve à Halifax, en Nouvelle-Écosse.

POUVOIRS

Dans le but de s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a adopté des règlements approuvés par le gouverneur en conseil conformément à la *Loi sur le pilotage*, et ce aux fins suivantes :

- Établir des zones de pilotage obligatoire
- Déterminer les navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire
- Établir les catégories de brevets et de certificats de pilotage à délivrer
- Établir les droits de pilotage payables à l'Administration pour les services de pilotage

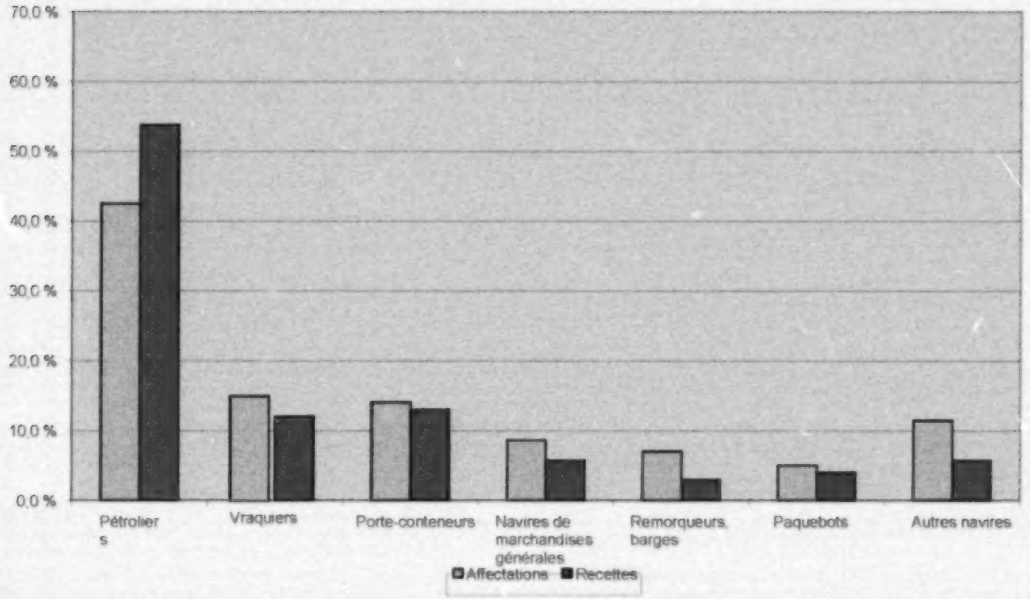
De plus, l'Administration est autorisée, en vertu de la *Loi sur le pilotage* :

- À employer le personnel, notamment les pilotes brevetés et les apprentis pilotes, nécessaires à ses activités;
- à adopter des règlements internes pour la gestion de ses opérations;
- à acheter, prendre à bail ou acquérir par tout autre mode des biens-fonds, bâtiments, bateaux-pilotes et autres matériel et biens jugés nécessaires, de même que vendre tout bien ainsi acquis;
- à emprunter, au besoin, pour régler les dépenses de l'Administration.

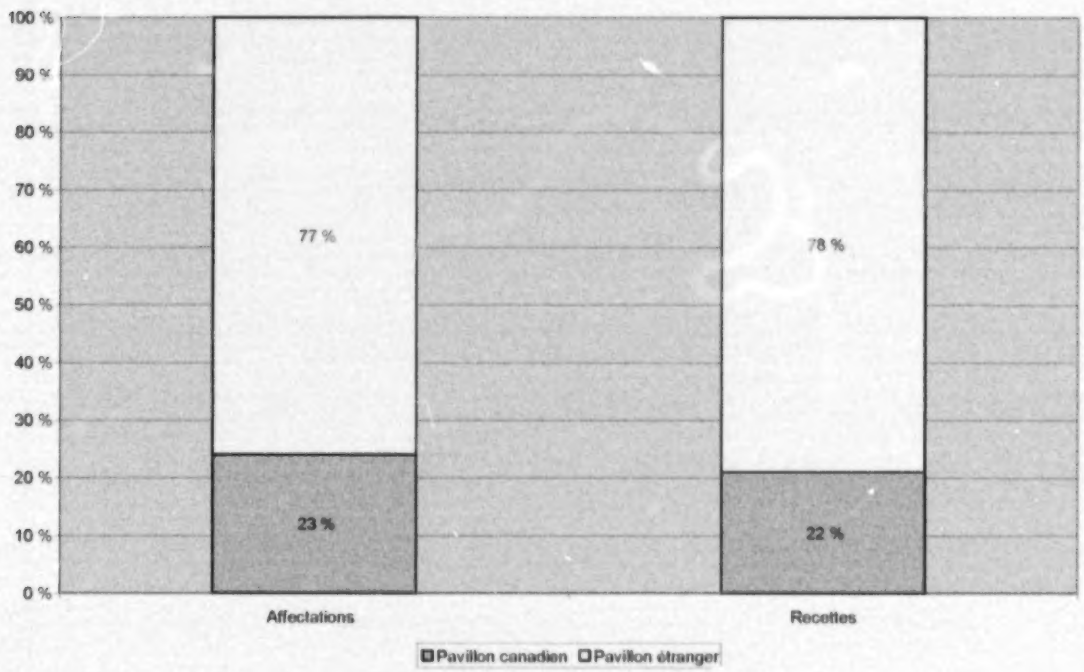
RECETTES ET TRAFIC DES NAVIRES

L'Administration assure un service de pilotage dans 17 zones de pilotage obligatoire : Halifax, Sydney, Bras d'Or, Canso et Pugwash en Nouvelle-Écosse; Saint John, Miramichi et Restigouche au Nouveau-Brunswick; St. John's, Holyrood, baie Placentia, Humber Arm, Stephenville, baie des Exploits et Vossey's Bay à Terre-Neuve-et-Labrador; Charlottetown et le pont de la Confédération à l'Île-du-Prince-Édouard. Le service de pilotage est assuré sur demande dans de nombreux ports où le pilotage est facultatif. Le nombre total d'affectations en 2009 devrait être de 8 871. Les approches de Voisey's Bay au Labrador sont devenues une zone de pilotage obligatoire en mai 2008. Celles de la rivière Ste-Croix font encore partie du processus réglementaire et ne sont pas incluses dans nos prévisions. La région ne disposera pas de pilotes salariés de l APA ou de bateaux-pilotes de l'APA, et son degré d'activité ne devrait pas avoir d'impact important sur les recettes

L'industrie pétrolière représente environ 43 p. 100 de l'ensemble des affectations de l'APA et fournit 56 p. 100 des recettes globales, selon les tendances actuelles. Les paquebots de croisières, même s'ils tiennent une grande place dans l'industrie, ne représentent qu'environ 7 p. 100 des affectations et 6 p. 100 des recettes. Le tableau suivant montre la contribution globale des différents secteurs.



Les navires battant pavillon étranger représentent l'essentiel des affaires de l'Administration. Cette réalité est devenue encore plus frappante après l'exemption accordée en 2006 aux navires ravitailleurs en mer, dont la grande majorité sont canadiens. La tendance actuelle veut que les navires étrangers représentent environ 77 p. 100 des affectations et environ 78 p. 100 des recettes. Le tableau ci-dessous montre la contribution des navires battant pavillon étranger et des navires battant pavillon canadien au nombre d'affectations et aux recettes.



AFFECTATION

L'Administration assure des services d'affectation à l'échelle de la région à partir d'un centre d'affectation situé à son siège social. Le coût total du service en 2010 sera d'environ 576 000 $ et ce montant figure au budget. Le service d'affectation fournit des renseignements importants et une valeur ajoutée aux pilotes, aux clients, aux administrations portuaires et aux gestionnaires par le truchement de pages Web à accès contrôlé créées pour chaque groupe. Les pages Web sont continuellement mises à jour à partir du système de facturation et d'affectation de l'Administration à mesure que l'affectateur saisit des données. Les clients et les pilotes peuvent communiquer avec le service des affectations par téléphone, courriel, télécopieur, radio VHF et télex. À mesure que le service se développe, il continue de faire augmenter l'efficacité des opérations de l'Administration tout en apportant aux clients et aux employés une valeur ajoutée. L'APA s'est dotée des moyens de suivre les mouvements des navires dans les grands ports et leurs approches au moyen d'un programme informatique qui fait appel au Système d'identification automatique (SIA). Tous les navires commerciaux doivent disposer d'un SIA et l'APA a aussi installé des émetteurs-récepteurs sur ses bateaux-pilotes.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

CONTRATS DE SERVICE DE BATEAU-PILOTE

L'APA assure ses services de pilotage selon trois modèles d'exploitation. Dans la plupart des ports, un entrepreneur fournit à la fois le bateau et l'équipage. Dans deux des grands ports, Halifax et Saint John, l'Administration possède et exploite des bateaux-pilotes et les membres d'équipage sont des employés de l'APA. Dans la baie Placentia et à Sydney, l'Administration est propriétaire des bateaux et une entreprise locale fournit l'équipage. Veuillez consulter l'Annexe B pour plus d'information sur les bateaux-pilotes qui appartiennent à l'APA.

L'Administration préfère que tous les services de bateaux-pilotes soient facturés au voyage pour éviter les situations où un montant annuel garanti n'a aucun rapport avec le nombre d'affectations ni le revenu généré dans un port donné. Ce principe est respecté sauf dans quelques cas d'exception où l'on veut tenir compte d'une question particulière dans un port donné.

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes sont ceux engagés par l'Administration dans l'exploitation de ses propres navires, ceux versés à des entrepreneurs afin d'assurer un service de bateau-pilote et les droits versés de façon ponctuelle à des entrepreneurs locaux dans des petits ports au pilotage non obligatoire où il n'est pas rentable d'établir un contrat formel de service de bateau-pilote. L'Administration s'efforce d'utiliser ses propres navires de la manière la plus efficiente possible et de contrôler les dépenses là où il est possible de le faire. Les coûts d'exploitation dans les ports où un entrepreneur privé assure le service varieront en fonction du volume du trafic dans ces ports.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

État des ressources humaines
2007-2014

	Chiffres réels 2007	Chiffres réels 2008	Perspectives 2009	BUDGET 2010	PLAN 2011	PLAN 2012	PLAN 2013	PLAN 2014
ADMINISTRATION								
Cadres supérieurs	3	3	3	3	3	3	3	3
Soutien	7	7	7	7	7	7	7	7
	10	10	10	10	10	10	10	10
EXPLOITATION								
Pilotes	48	44	44	44	44	44	44	44
Équipages des bateaux-pilotes	13	14	14	14	14	14	14	14
Affectateurs	6	6	6	6	6	6	6	6
Pilotes à leur compte	9	13	13	13	13	13	13	13
	76	77	77	77	77	77	77	77
Total des ressources humaines	**86**	**87**	**87**	**87**	**87**	**87**	**87**	**87**

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

ÉTAT DES RÉSULTATS
POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE
(en milliers de dollars)

	Chiffres réels 2008	Perspectives 2009	Budget 2010	PLAN 2011	PLAN 2012	PLAN 2013	PLAN 2014
RECETTES							
Droits de pilotage	17 334 $	18 918 $	20 509 $	21 400 $	22 200 $	22 866 $	23 552 $
Nouvelle surcharge – bateaux-pilotes	167	363	363	215	-	-	-
Intérêts et autres recettes	455	164	70	72	140	160	190
TOTAL DES RECETTES	17 956	19 445	20 942	21 687	22 340	23 026	23 742
DÉPENSES							
Rémunération,							
salaires et avantages des pilotes	8 940	8 791	9 211	9 444	9 671	9 961	10 260
Bateaux-pilotes	5 441	5 526	5 527	5 686	5 861	6 037	6 218
Salaires et avantages du personnel	1 542	1 489	1 530	1 598	1 667	1 734	1 803
Transport	749	708	785	802	820	845	870
Services professionnels et spéciaux	367	332	470	483	497	512	527
Formation	235	125	240	250	225	230	235
Loyers	250	268	282	290	298	307	316
Communications	115	120	130	135	138	141	144
Services publics, matériel, fournitures	268	284	310	319	327	337	347
Amortissement	593	610	616	729	842	859	876
Frais de financement	218	211	200	269	415	394	375
TOTAL DES DÉPENSES	18 718	18 464	19 301	20 005	20 761	21 357	21 971
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	(762) $	981 $	1 641 $	1 682 $	1 579 $	1 669 $	1 771 $

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

BILAN
POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Chiffres réels 2008	Perspectives 2009	BUDGET 2010	PLAN 2011	PLAN 2012	PLAN 2013	PLAN 2014
ACTIF							
À court terme							
Encaisse/Placements à court terme	- $	1 353 $	- $	1 977 $	1 343 $	1 100 $	1 277 $
Comptes débiteurs	2 519	2 212	2 425	2 500	2 530	2 600	2 650
Charges payées d'avance	78	80	82	85	85	90	90
	2 597	3 645	4 780	4 562	3 958	3 790	4 017
Investissements distincts	-	-	750	2 250	3 750	5 750	7 750
Immobilisations							
Au coût du capital	12 698	13 078	13 353	16 603	19 853	20 353	20 703
Moins amortissement accumulé	4 348	4 958	5 574	6 303	7 145	8 004	8 880
	8 350	8 120	7 779	10 300	12 708	12 349	11 823
	10 947 $	**11 765 $**	**13 309 $**	**17 112 $**	**20 416 $**	**21 889 $**	**23 590 $**
PASSIF							
À court terme							
Dette bancaire	71 $	- $	- $	- $	- $	- $	- $
Comptes créditeurs	1 808	1 795	1 725	1 850	1 700	1 725	1 750
Emprunts bancaires à court terme	216	227	239	258	396	375	567
Prestations de cessation	78	20	-	-	90	-	-
	2 173	2 042	1 964	2 108	2 186	2 100	2 317
À long terme							
Emprunts bancaires	4 056	3 829	3 590	5 332	6 819	6 444	5 877
Prestations de cessation	1 186	1 381	1 601	1 836	1 996	2 261	2 541
	5 242	5 210	5 191	7 168	8 815	8 705	8 418
TOTAL DU ASSIF	7 415	7 252	7 155	9 276	11 001	10 805	10 735
Capital d'apport et droit sur actif							
Capital d'apport	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305
Actif (déficit)	1 227	2 208	3 849	5 531	7 110	8 779	10 550
	3 532	4 513	6 154	7 836	9 415	11 084	12 855
	10 947 $	**11 765 $**	**13 309 $**	**17 112 $**	**20 416 $**	**21 889 $**	**23 590 $**

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Chiffres réels 2008	Perspectives 2009	Budget 2010	PLAN 2011	PLAN 2012	PLAN 2013	PLAN 2014
FONCTIONNEMENT							
Encaisse provenant des opérations (consacrées à celles-ci)							
Bénéfice net (perte nette) pour l'année	(762) $	981 $	1 641 $	1 682 $	1 579 $	1 669 $	1 771 $
Postes ne nécessitant pas de financement							
Amortissement	593	610	616	729	842	859	876
Rajustement de la valeur marchande	111	-	-	-	-	-	-
Augmentation (diminution) des prestations de cessation d'emploi – indemnités de départ	15	181	220	235	250	265	280
	(43)	1 772	2 477	2 646	2 671	2 793	2 927
Encaisse – fonds de roulement hors caisse (versés dans celui-ci)	(364)	292	(285)	47	(180)	(50)	(25)
Versement de prestations de cessation d'emploi	-	(44)	(20)	-	-	(90)	-
Encaisse – opérations	(407) $	2 020 $	2 172 $	2 693 $	2 491 $	2 653 $	2 902 $
FINANCEMENT							
Encaisse – activités de financement							
Réception de prêts	500 $	- $	- $	2 000 $	2 000 $	- $	- $
Paiement de prêts	(195)	(216)	(227)	(239)	(375)	(396)	(375)
	305 $	(216) $	(227) $	1 761 $	1 625 $	(396) $	(375) $
INVESTISSEMENT							
(Hausse) diminution des placements	710 $	- $	(750) $	(1 500) $	(1 500) $	(2 000) $	(2 000) $
Ajouts nets – immobilisations	(927)	(380)	(275)	(3 250)	(3 250)	(500)	(350)
Encaisse consacré aux activités d'investissement	(217) $	(380) $	(1 025) $	(4 750) $	(4 750) $	(2 500) $	(2 350) $
Hausse de l'encaisse et des placements à court terme pendant l'année	(319)	1 424	920	(296)	(634)	(243)	177
Encaisse au début de l'année	248	(71)	1 353	2 273	1 977	1 343	1 100
Encaisse et investissements en fin d'année	(71) $	1 353 $	2 273 $	1 977 $	1 343 $	1 100 $	1 277 $

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2010-2014

COMPARAISON DES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	BUDGET 2008	CHIFFRES RÉELS 2008	BUDGET 2009	PERSPECTIVES 2009	BUDGET 2010
BATEAUX-PILOTES					
Construction ou achat d'un nouveau bateau	315	72	255	154	-
Remise en état	100	504	100	88	60
Équipement	300	165	-	-	100
ACQUISITION DU QUAI OU REMISE EN ÉTAT	-	103	10	75	50
ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION	-	-	-	-	-
AMÉLIORATIONS LOCATIVES	10	-	20	10	10
MATÉRIEL INFORMATIQUE, DE BUREAU	25	16	16	15	20
LOGICIELS	50	67	50	38	35
TOTAL	**800 $**	**927 $**	**451 $**	**380 $**	**275 $**